Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Rok IV. WARSZAWA, 1 GRUDNIA 1934 R. Nr. 23.

wiadomości turystyczne

dwutygodnik

40 gr.

Bez dobrych dróg niema turystyki



Dobre drogi prowadzą do dobrobytu

turystyka, podróże, komunikacja, uzdrowiska, przemysł turystyczny, hotelarstwo.

SKANDAL, KTÓREGO NIE BYŁO

Dobry pomysł, z którego zrobiono aferę

(w) Przed kilku dniami warszawska i krakowska prasa brukowa zdobyły kąsek nielada: oto ogłoszono w krzykliwej i sensacyjnej formie projekt loterji turystycznej na cele Komitetu Pomocy Powodzianom. Miała to być właściwie tombola, w której wszystkie losy wygrywały, wygrane zas miały stanowić przejazdy turystyczne zagranicą i w kraju, pobyty w uzdrowiskach, zniżki taryfowe, etc.

Sensacja natychmiast przedostała się do prasy prowincjonalnej i w ciągu kilku dni obiegła całą Polskę.

Po kilku dniach jednak z tego samego powodu wybuchła nowa sensacja. Oto jedno z warszawskich pism ogłosiło, że cała sprawa z loterją jest „aferą", mającą na celu naciągnięcie publiczności na kilka miljonów złotych, że ani Komitet Pomocy Powodzianom, ani dyrekcja loterji państwowej nic o podobnej loterji nic nie wiedzą i że organizatorem jej jest niejaki p. Werpachowski, bliżej nikomu [illegible] znany, który podaje fikcyjny adres swego mieszkania i wogóle jest już poszukiwany przez policję.

Wiadomość tę również skwapliwie powtórzyły brukowce całej Rzeczypospolitej i zrobiły z niej kilkudniowego tasiemca, w braku narazie innego tematu.

Po kilku dniach jednak okazało się, że sprawa wygląda zupełnie inaczej. Zamieszkujący pod fikcyjnym adresem p. W., którego „policja poszukiwała" bezskutecznie. sam zjawił się do władz, wyjaśnił wszystko, władze zaś z punktu umorzyły wszelkie dochodzenia.

Okazało się, że zamiar zorganizowania loterji na zasadach proponowanych przez autora, nie tylko nie był żadną aferą, ale, wprost przeciwnie, oparty był na niezwykle pomysłowej i dowcipnej koncepcji, że był to projekt zupełnie zdrowy, zakrojony z wielkim rozmachem i naprawdę pożyteczny. Jak się dalej okazało, p. W. przedstawił swój projekt przewodniczącemu Komitetu Pomocy Powodzianom, min. Hubickiemu, i odbył z nim konferencję, w czasie której min. Hubicki zasadniczo aprobował projekt, oraz, że p. W. rozesłał swój projekt wszystkim członkom komitetu, który zasadniczo uznali go za pożyteczny. Dalszej akcji ze strony p. W. nie było, żadnych losów loteryjnych nie tylko nie sprzedawał, ale wogóle nie wydrukował i zamierzał tylko projekt swój oddać do realizacji komitetowi, zastrzegając sobie wzamian pewne honorarjum.

Jak sprawdziliśmy w dyrekcji loterji państwowej, projekt p. W. był tam znany i ustosunkowano się do niego zupełnie rzeczowo, bynajmniej nie upatrując w nim żadnej „afery".

Po wyjaśnieniu sprawy z władzami p. W. ogłosił w „Kurjerze Porannym" list, wyjaśniający wszystko, jednakowoż ani jedno pismo, które z tej sprawy uczyniło „aferę" nie uważało za stosowne listu tego przedrukować, ani też w innej postaci dać zadośćuczynienie pokrzywdzonemu.

Nie jest to u nas faktem nowym, że brukowce, żądne za każdą cenę sensacji, rzucają się bezkrytycznie na każdego, kto może się stać ich żerem. Niedawno mieliśmy cały szereg przykładów, świadczących o wybujałości tego rodzaju bandytyzmu prasowego (Bogu ducha winna „szkoła reporterów", sprawa b. prezydenta Warszawy, inż. Jabłońskiego, którego sąd uniewinnił i to nie naskutek amnestji, z której oskarżony nie chciał korzystać, lecz po przeprowadzonej rozprawie, sprawa p. Nolkena, oskarżonego przez brukowce o rozgrabienie części majątku ś. p. Jakóba hr. Potockiego, gdzie nawet p. N. aresztowano, po pewnym czasie jednak zwolniono, umarzając śledztwo, etc.). We wszystkich tych wypadkach bezkrytyczni reporterzy hulali z całą bezkarnością po swoich ofiarach, nie poczuwając się potem nawet do obowiązku odwołania fałszywych wiadomości i z lekkiem sercem pozostawiając na swych ofiarach piętno aferzystów lub przestępców.

Tak też stało się i tym razem. Brukowce przez swą bezkrytyczną żądzę sensacji „utrąciły" pożyteczny i ciekawy projekt, do którego już dziś nikt nie będzie miał chęci powracać. Odebrały one w ten sposób kilkaset tysięcy złotych komitetowi, zatamowały wyjazdy turystyczne kilku tysiącom osób, a wreszcie zrobiły przestępcę z człowieka, który miał tylko dobry pomysł.

V-ty rok istnienia

W dniu 1 stycznia 1935 r.

„WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE"

rozpoczynają piąty rok istnienia.

Fakt ten zbiega się z tak znacznym wzrostem nakładu naszego pisma, że postanowiliśmy z tym dniem wprowadzić w życie obniżkę ceny.

To też od Nowego Roku cena pojedyńczego egzemplarza wynosić będzie

25 groszy

zaś cena prenumeraty wraz z przesyłką

rocznie — 5 zł.

półrocznie — 3 zł.

Niezależnie od normalnych numerów dwutygodnika w dotychczasowym formacie, prenumeratorzy otrzymują

BEZPŁATNIE

numery specjalne w formacie albumowym, o kilkudziesięciu stronach druku, bogato ilustrowane, poświęcone poszczególnym województwom, terytorjom, specjalnym zagadnieniom i sezonom.

Pozatem wprowadzamy z dniem dzisiejszym

BEZPŁATNĄ PRENUMERATĘ

do końca bież. roku dla wszystkich, którzy zaprenumeruja „Wiadomości Turystyczne" na rok 1935 i wpłacą całoroczną prenumeratę przed upływem roku bieżącego.

Prenumeratę wpłacać można przez wszystkie urzędy pocztowe bez kosztów przekazu na blankietach niebieskiego koloru (przekazy rozrachunkowe), za pośrednictwem listonoszów, oraz przez P. K. O. na konto Nr. 9389 „Wydawnictwo Wiadomości Turystyczne".

Adres Redakcji i Administracji.
WARSZAWA, WILCZA 6
tel. 8.83-84

UWAGA: W Warszawie na telefoniczne zgłoszenie delegujemy inkasenta po prenumerat[illegible]

Konferencja w Suwałkach

W dniach 20 — 21 listopada bawili na Suwalszczyźnie pp. minister Butkiewicz oraz wiceministrowie inż. A. Bobkowski i płk. A. Koc. Po zwiedzeniu Suwałk, Wigier i Sejn odbyła się w Suwałkach konferencja, mająca na celu podniesienie Suwalszczyzny przez zwiększenie ruchu turystycznego.

W czasie konferencji, w której brali również udział pp.: wiceminister gen. Kasprzycki, gen. Pasławski, wojewoda białostocki, sen. Roman, płk. Dreszer, płk. L. Koc, mjr. Rudnicki, posłowie Dabulewicz i Łazarski oraz starostowie Kaczmarczyk z Suwałk i Siwik z Agustowa, wysłuchano kilku rzeczowych referatów oraz przedyskutowano szereg wniosków, dotyczących udogodnień turystycznych na omawianych terenach.

Na wiosek wicemin. gen. Kasprzyckiego postanowiono stworzyć plan regjonalny rejonu suwalsko - augustowskiego, oraz powołać miejscową komisję turystyczną, która zajęłaby się bliżej organizacją turystyki lądowej i wodnej.

Po zakończeniu konferencji uczestnicy udali się do Augustowa, gdzie zwiedzili budujący się dom wypoczynkowy oraz przystań Oficerskiego Jacht Klubu.

Samodzielny wydział dla spraw motoryzacji

Ministerstwo Komunikacji postanowiło utworzyć samodzielny wydział dla spraw motoryzacji. Na czele tego wydziału stanąć ma pułk. Rusin.

W sferach automobilowych oczekują, iż utworzenie samodzielnego wydziału dla spraw motoryzacji rozpocznei nowy okres w dziedzinie polityki samochodowej. Obecnie sytuacja w tej dziedzinie jest niewyjaśniona, głównie z tego powodu, iż nie wiadomo jaki wynik dadzą rokowania o traktaty handlowe z kilkoma państwami, głównie z Anglją.

Jak wiadomo, szereg państw z Anglją na czele wysuwa jako zasadniczy warunek zawarcia traktatu handlowego import samochodów do Polski przy zastosowaniu uprzywilejowanych stawek celnych.

Z kwestją powyższą łączą się sprawa programu robót drogowych w przyszłym roku oraz nowej kalkulacji cen samochodów, budowanych przez Państwowe Zakłady Inżynierji.

Słowa a czyny

Ostatnio powróciła do kraju z Niemiec wycieczka turystyczna, urządzona przez Polski Zw. Turystyczny łącznie z „Orbisem", która bawiła 5 dni w stolicy Rzeszy.

Miłe przyjęcie, jakiego doznali turyści na terenie Berlina, zostało zakłócone szykanami, które spotkały Polaków na granicy niemieckiej w Bytomiu. Oto, przesadna i niczem nieuzasadniona podejrzliwość niemieckich urzędników celnych sprawiła, że kilkanaście osób poddano niesłychanie ścisłej rewizji osobistej, w poszukiwaniu rzekomo ukrytych walut.

Osoby te z polecenia naczelnika urzędu bytomskiego Derflera, zostały rozebrane do bielizny, a urzędnicy na czele z niejakim Adamy'm przeszukali nietylko ich bieliznę, ale nawet kołnierzyki. Szykana była tem bardziej dziwna i tem bardziej złośliwa, że większość z pośród rewidowanych należała do wybitnych przedstawicieli społeczeństwa krakowskiego i warszawsikego, stanowiących oficjalną delegację wycieczki.

Byli między nimi dyrektor Polskiego Związku Turystycznego i dziennikarze polscy, którzy na terenie Berlina wysłuchali wielu pięknych frazesów o życzliwości i opiece, jakiej doznaje polski turysta w Rzeszy niemieckiej.

Pan Derfler z Bytomia zadał kłam zapewnieniom swego ministerstwa.

Postępek niemieckiej straży celnej wywołał niesłychane oburzenie wśród uczestników wycieczki, a polscy policjanci, obecni na dworcu, oświadczyli, że w całej tej sprawie złożą sprawozdanie swoim władzom, tem bardziej, że rewizja nie dała oczywiście żadnego rezultatu.

Nowy park narodowy w Europie

(W. Mil.) Z inicjatywy dr. Frigerio i dr. Betrorelli, członków zarządu oddziału medjolańskiego Club Alpino Italiano, zarząd główny tego Klubu przedłożył włoskiemu ministerstwu rolnictwa projekt utworzenia w okolicach przełęczy Stelvio parku narodowego, któryby objął ciekawe z punktu widzenia turystycznego i przyrodniczego okolice alpejskie. Ministerstwo rolnictwa wygotowało szczegółowe plany parku, który ma objąć grupy Stelvio, Ortles (3404 m) i Cevedale na przestrzeni ok. 84.000 hektarów położonych w prowincjach Trento, Bolzano i Sondrio. Na terenie parku, którego plany uzyskały w październiku 1934 sankcję szefa rządu B. Mussoliniego, znajduje się 60 szczytów o wysokości ponad 3.000 m. n. p. m. Przeznaczeniem specjalnem parku — poza ochroną krajobrazu i przyrody — ma być ochrona przed zniszczeniem przemysłowem, budowlanem lub wogóle cywilizacyjno-technicznem tych terenów, a pozostawieniem ich w stanie pierwotnym dla rozwoju alpinizmu, turystyki, campingu, narciarstwa i t. d.

Groźny ubytek w związkach

Liczba członków towarzystw turystycznych w Polsce, w porównaniu z naszymi sąsiadami od Zachodu i Południa, nigdy nie była zbyt wysoka. Maksimum, do jakiego doszliśmy w 1933 r., wynosiło ogółem 50.000 członków (we wszystkich towarzystwach turystycznych w Polsce), gdy w Czechosłowacji zrzeszonych turystów jest 260.000.

Z powodu zniesienia z dn. 1 stycznia 1934 r. indywidualnych zniżek kolejowych dla członków towarzystw turystycznych, dał się odczuć we wszystkich towarzystwach turystycznych gwałtowny ubytek członków, dochodząy do 50 proc. Obecnie wszystkie towarzystwa, zrzeszone w Związku Polskich Towarzystw turystycznych, posiadają około 30.000 członków. Szczególnie duży ubytek członków daje się odczuć w Polskiem Tow. Krajoznawczem, oraz w Polskim Touring-klubie, który z 6.000 członków w 1933 r. spadł do 3.000 członków w r. b. Stosunkowo najmniej dał się odczuć ubytek członków w Polskiem Tow. Tatrzańskiem, ale tylko w niektórych oddziałach dochodzi on do 20 proc.

WOJEWÓDZTWO WARSZAWSKIE

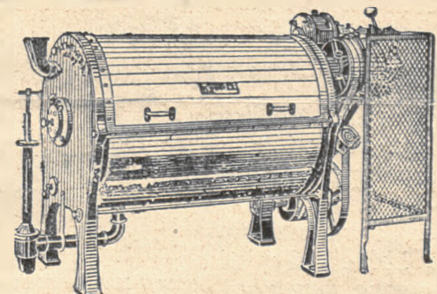
Numer specjalny „Wiadomości Turystycznych" wchodzący w skład „Encyklopedji Turystycznej Polski"

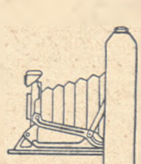
UKAŻE SIĘ W GRUDNIU 1934 R.

Cena zł. 4.—

Roczni abonenci, oraz nowi, opłacający prenumeratę (zł. 5.—) za cały rok 1935 otrzymają wymieniony numer **BEZPŁATNIE**

Ok. 100 stron formatu albumowego, barwna okładka, kilkadziesiąt ilustacyj. Szereg artykułów ogólnych, artykuły opisowe, dotyczące wszystkich powiatów i większych miast w woj. Warszawskiem.





Informacje

Przygotowanie skronisk zimowych w górach postępuje szybko naprzód. Schronisko na Turbaczu, jakkolwiek jeszcze niezupełnie gotowe, przygotowane jest do kampanji zimowej. Tak samo schroniska na Pikuju i w Siankach, których budowa, dzięki poparciu M. S. Wojsk., posuwa się szybko, już w nadchodzącym sezonie będą mogły służyć narciarzom. Gotowe zupełnie są schroniska na przełęczy Pantyrskiej oraz na Popie Iwanie.

●

Konferencja referentów turystycznych dyrekcyj okręgowych P. K. P. oraz referentów wojewódzkich zwołana została przez Wydział Turystyki M. K. na dzień 10 — 11 b. m. do Krakowa.

●

Wydział Turystyki M. K. pod przewodnictwem naczelnika d-ra Szatkowskiego przystąpił do opracowania planu zagospodarowania Karpat oraz terenów wodnych na północno-wschodnich ziemiach Rzeczypospolitej. PUWF bierze w tych pracach wybitny udział.

●

Nakładem Ministerstwa Komunikacji wydany został nowy plakat „Zima w Polsce". Plakat odznacza się barwnością oraz celową i estetyczną koncepcją. Autorem jest p. Różański.

●

Komunikaty śnieżne, jak w roku ubiegłym, będą ogłaszane przez PIM co piątek przez radjo oraz rozsyłane prasie. Inicjatywę w tym kierunku daje w dalszym ciągu TKN.

NOWE LINJE KOLEJOWE

PŁOCK—SIERPC

W dniu 18 listopada krajowi naszemu przybyła nowa arterja kolejowa niemałego znaczenia, linja Płock — Sierpc. Jest ona zapoczątkowaniem kolei, która w przyszłości najbliższej połączy Sierpc przez Rypin z Brodnicą na Pomorzu. Pod kątem całości należy oceniać dziś fragment kolei, która narazie łączy Płock z Sierpcem. A jeśli brać pod uwagę plan zamierzonej budowy mostu kolejowego pod Płockiem na Wiśle, otrzymamy połączenie Łodzi przez Płock, Sierpc z Pomorzem i Gdynią.

Na odcinku Sierpc — Brodnica brak jeszcze linji kolejowej na przestrzeni około 50 kilometrów. Jeżeli uprzytomnimy sobie, że na prawym brzegu Wisły mamy z Warszawy zaledwie jedyną kolej, łączącą nas z Pomorzem i wybrzeżem morskiem, jeżeli będziemy sobie zdawać sprawę, że między Mławą i Działdowem, w okolicy Iłowa, pociągi biegną zaledwie w odległości 5 kilometrów od granicy Prus Wschodnich, jeżeli uprzytomnimy sobie, że następną linją kolejową, biegnącą ku Gdyni, jest droga żelazna już na lewym brzegu Wisły, przecinająca Sochaczew — Łowicz — Kutno — Toruń, zrozumiemy znaczenie trasy, która przed paru laty znalazła wyraz w wykończeniu drogi Nasielsk — Sierpc, obecnie zaś doczekała się kontynuacji wytkniętych planów przez otwarcie linji Sierpc — Płock.

Upośledzony do niedawna pod względem komunikacyjnym Płock zyskuje połączenia kolejowe na obu brzegach Wisły.

Kolej Nasielsk — Sierpc — Płock dotyka licznej arterji kolejek wąskotorowych, zarówno fabrycznych trzech cukrowni, jak i dwuch linij pasażersko-towarowych, wiodących z Sierpca do Rypina i z Sierpca przez Lipno do Lubicza. Kolejki te łącznie przebiegają przez paręset kilometrów przestrzeni i posiadają duże znaczenie dla bliższych i dalszych okolic kraju.

W czasie wielkiej wojny, Niemcy, zajawszy te przestrzenie, natychmiast przystąpili do budowy stałego mostu na Wiśle pod Płockiem i przeprowadzenia wąskotorowej kolei z Lubicza przez Sierpc i Płońsk do Nasielska.

Nasze władze centralne też oceniły wagę rozbudowy arterji kolejowych na tym szlaku. Już w roku 1919 rząd polski przystępuje do budowy kolei Płock — Sierpc. Wojna bolszewicka w r. 1920 unicestwia dokończenie robót, które były już poważnie zaawansowane. Brak kolei na tym szlaku odczuły poważnie wojska polskie przy nacieraniu na Płock armji bolszewickiej od strony granicy Prus wschodnich. Brak połączenia kolejowego z Płockiem tak dotkliwie zarysowany w czasie wojny polsko-bolszewickiej, przyśpieszył po jej zakończeniu budowę linji Kutno — Płock (Radziwie).

Obecnie realizuje się plan dawno zamierzonej rozbudowy sieci komunikacyjnej na prawym brzegu Wisły. Są to dopiero fragmenty, które w przyszłości otrzymają dalsze rozwiązanie. Ta ważna połać kraju musi być pokryta całą siecią nowych linij, aby wyrównać mankamenty, pozostawione nam w spadku po okupantach rosyjskich, celowo unikających budowy nowych kolei na terenie b. Królestwa Pol-

* * *

Na uroczystość otwarcia nowej linji przybył minister komunikacji inż. Butkiewicz, wiceminister komunikacji inż. Bobkowski, wojewoda warszawski Nakoniecznikow - Klukowski, oraz wyżsi urzędnicy Ministerstwa Komunikacji i dyrekcji kolejowej warszawskiej.

Na stacji Siepc na przybycie dygnitarzy oczekiwali przedstawiciele powiatu sierpeckiego ze starostą Rożałowskim na czele. Zgromadziły się tutaj również delegacje miejscowych organizacyj.

Po przywitaniu minister Butkiewicz przeszedł przed frontem ustawionych oddziałów, poczem rozpoczęła się uroczystość otwarcia. Przed specjalnie ustawioną bramą, zamkniętą wstęgą, wygłosił przemówienie ks. prałat Okólski, podkreślając znaczenie nowowybudowanej linji, poczem dokonał poświęcenia.

Następnie przemawiał dyrektor warszawskiej dyrekcji kolejowej, p. Zienkiewicz oraz prezes rady powiatowej B. B. W. R. p. Chojnacki.

Wreszcie minister Butkiewicz przeciął symboliczną wstęgę dokonując otwarcia linji.

W drodze do Płocka na stacji Gozdrowo pow. sierpeckiego, na stacji Proboszczowice pow. płockiego witały ministra delegacje miejscowych organizacyj społecznych, oraz przedstawiciele ludności.

Pomimo niepogody zebrały się tłumy publiczności. Powitanie miało charakter niezwykle serdeczny i było dowodem, jak bardzo zdają sobie sprawę wszyscy ze znaczenia nowej arterji komunikacyjnej.

W Płocku zebrały się również delegacje i oddziały wojskowe z komendantem garnizonu płk. Więckowskim, starostą powiatowym p. Rozmarynowskim i prezydentem miasta.

Minister Butkiewicz odebrał raport. Na peronie nowej stacji przemawiali inż. Kowalski i rolnik Zaleski.

Następnie podejmowano gości w hotelu Angielskim, gdzie prezydent miasta inż. Chmielewski w imieniu społeczeństwa płockiego ofiarował panu ministrowi monografję m. Płocka z dedykacją, pieczęciami, oraz podpisami przedstawicieli miejscowych władz i instytucyj społecznych.

O godz. 16-ej minister Butkiewicz odjechał do Warszawy.

WARSZAWA—RADOM—MIECHÓW—KRAKÓW

Budowa linji Kraków — Miechów — Tunel o długości 51,5 km. została zapoczątkowana w celu zatrudnienia bezrobotnych Krakowa i Zawiercia jeszcze w jesieni 1931 r., ale dopiero po uzyskaniu większych środków w okresie budżetowym 1933 r. roboty zostały podjęte na całej linji. Obecnie budowę jej doprowadzono do stanu, pozwalającego otwarcie na niej ruchu tymczasowego.

Linja Kraków — Miechów przechodzi po terenie falistym, wskutek czego ilość robót ziemnych i betonowych na 1 km. jest prawie cztery razy większa, niż na linji Warszawa — Radom i koszt budowy jednego kilometra tej linji wynosi około 410 tys. zł.

Budowa kolei Warszawa-Radom została rozpoczęta wiosną roku ubiegłego. W roku tym wykonano na całej linji około 60% ziemnych robót i zgórą 50% robót betonowych w mostach i przepustach.

Obecnie wszystkie roboty na linji w zakresie niezbędnym do otwarcia ruchu tymczasowego są ukończone.

Długość linji Warszawa — Radom wynosi 102,8 km. Na tej przestrzeni znajduje się sześć stacyj, z których 5 — Piaseczna, Chynów, Warka, Dobieszyn, Bartodzieje i przystanek Zalesie Górne zostały otwarte. Ilość tych stacyj z czasem wzrośnie.

Nowa linja jest najlepiej zbudowaną linją w państwie. Zarówno najcięższy profil szyn, jak i podkłady, śruby, szabrowanie, wszystko dostosowane jest do rozwijania największej szybkości, która już w tym roku wyniesie 85 km. na godzinę, t. j. tyle ile po 90 latach wolno osiągać na pierwszorzędnej magistrali Warszawa — Skierniewice — Ząbkowice.

Koszt budowy jednego kilometra linji Warszawa — Radom wyniósł około 230.000 zł.

Linja Warszawa — Radom łącznie z nowowybudowaną linją Kraków — Miechów skróci odległość kolejową między Warszawą a Krakowem o 46 km., oraz między Warszawą i Radomiem o 57 km.

KOMU ZALEŻAŁO?

Sprawozdania z uroczystości otwarcia nowych linij nie podajemy, gdyż nie byliśmy przy tem. Komuś z Ministerstwa Komunikacji zależało widocznie na tem, aby sprawozdanie takie nie ukazało się na łamach „Wiadomości Turystycznych", i aby pismu temu nie przesłać zaproszenia.

Kto mianowicie był zainteresowany, aby jedyne fachowe czasopismo pozbawione było bezpośrednich informacyj — nie podejmujemy się zgadąć.

Pozostawiamy tę sprawę do zbadania p. radcy Rożałowskiemu, dyrektorowi gabinetu p. Ministra Komunikacji, do którego czynności należy m. in. zwierzchni nadzór nad sprawami kontaktu z prasą.

Nie wątpimy, że p. radca Rożałowski ze zwykłą sobie energją potrafi ukrócić raz na zawsze tego rodzaju „metody".

Międzynarodowe Kongresy turystyczne w Krakowie

Na zaproszenie Min. Komunikacji zbierze się w Krakowie doroczny kongres międzynarodowej centralnej rady turystycznej (Conseil central de tourisme international). Jest to powołana do życia w 1925 r. międzynarodowa organizacja turystyczna, jednocząca około 30 państw, najwybitniejsze touringkluby i automobilkluby oraz 8 międzynarodowych organizacyj przemysłu turystycznego i komunikacji. Obecnie toczą się pertraktacje co do terminu kongresu, który zbierze się na 5 dni w Krakowie, a zakończy swe obrady w Zakopanem.

W drugiej połowie września obradować będzie w Krakowie, na zaproszenie min. oświaty, 4-ta konferencja międzynarodowa w sprawie domów wycieczkowych dla młodzieży i w sprawie ruchu wycieczkowego młodzieży. Na konferencję tę będą zaproszone reprezentacje władz szkolnych rozmaitych krajów, związków utrzymujących domy wycieczkowe dla młodzieży, oraz urzędów turystycznych.

POJEZIERZE SUWALSKO-AUGUSTOWSKIE

Celem omówienia potrzeb Pojezierza Suwalsko - Augustowskiego, jako terenu turystyczno - uzdrowiskowego, odbyła się w dniu 21 listopada w Suwałkach konferencja zainicjowana przez p. ministra komunikacji inż. M. Butkiewicza, przy udziale p. wiceministra Spraw Wojskowych Gen. T. Kasprzyckiego, p. wiceministra Skarbu A. Koca, p. wiceministra Komunikacji inż. A. Bobkowskiego, dyrektorów departamentów Ministerstwa Komunikacji, posłów sejmowych tamtejszego okręgu, a wreszcie miejscowych starostów, przedstawicieli miast i sejmików powiatowych, którzy przedstawili postulaty powiatu Suwalskiego i Augustowskiego. Konferencja była punktem wyjścia dla działalności władz państwowych, samorządowych i organizacyj społecznych w dziedzinie rozwoju ruchu turystyczno - letniskowego na pojezierzu Suwalsko - Augustowskiem.

Omawiając samą konferencję na innem miejscu, poniżej podajemy nieco informacyj o tym ciekawym terenie turystycznym.

REDAKCJA.



Jezioro Necko pod Augustowem. *Fot. J. Rotsztajn.*

(L) Suwalszczyzna należy niewątpliwie do najpiękniejszych okolic północnej Polski. Bogata we wzgórza, lasy i jeziora część pojezierza Bałtyckiego stanowi typowy teren moreny polodowcowej, pełen granitowych głazów narzutowych. Wśród wzgórz i lasów rozrzuconych jest sto kilkadziesiąt większych i mniejszych jezior, bardzo głębokich. Za najpiękniejsze z tych jezior uchodzi, położone na południowy wschód od Suwałk, jezioro Wigry, będące zarazem największem i najgłębszem jeziorem omawianego pojezierza. W jego głębiach kryje się rzadka ryba, sieja. Na półwyspie wśród jeziora w jego północnej części rozsiadła się mała wioska Wigry z malowniczym kościołem z XVII wieku, niegdyś Kamedułów, świeżo odbudowanym po zniszczeniach wojennych. Znajduje się tutaj również jedyna w Polsce stacja hydrobiologiczna. Przez jezioro przepływa rzeka, Czarna Hańcza, wijąca się w dalszym ciągu w setkach meandrów ku kanałowi Augustowskiemu; uchodzi ona za jeden z najbardziej interesujących w Polsce terenów wycieczek kajakowych.

Inna grupa dużych i malowniczych jezior rozsiadła się dokoła Augustowa. Na północ od Augustowa ciągnie się mające 6 klm. długości jezioro Necko, ulubiony teren sportów wodnych dla mieszkańców Augustowa i przyjezdnych letników. Wąskie lecz na 3 km. długie jezioro Rospuda, uchodzące za najpiękniejsze w okolicach Augustowa jezioro Białe, na którego południowym brzegu wznosi się stacja kolejowa w Augustowie i koszary kawalerji, jezioro Studzieniczne ze słynnem miejscem odpustowem tej nazwy, a wreszcie jezioro Sajno na południe od Augustowa. Rzeka Netta oraz kanał Augustowski łączą te jeziora i umożliwiają wycieczki kajakowe z jednego na drugie.

Dalej na wschód wśród lasów na przestrzeni 7 km. długości rozciąga się jezioro Serwy, nad którego brzegami znajduje się dom wakacyjny Ministerstwa Oświaty. Kanał Augustowski, łączący Niemen z Wisłą za pośrednictwem ich dopływów, oraz Czarna Hańcza, Sucha Rzeczka i Netta, wraz z jeziorami tworzą na pojezierzu Suwalsko-Augustowskiem piękną sieć dróg wodnych, to też corocznie przepływa tędy kilka tysięcy kajakowców, a liczba ich rośnie z roku na rok.

Ruch letniskowy rozwija się głównie w samym Augustowie, gdzie zdala od miasta w lesie nad jeziorem Necko, oraz w sąsiedztwie stacji kolejowej nad jeziorem Białem powstało już kilkanaście pensjonatów dla letników. Napływ ich w ostatnich latach był tak duży, że często w sezonie letnim brakło mieszkań. Pozatem w lecie organizowane są na Suwalszczyźnie liczne obozy wakacyjne dla młodzieży, z głównemi punktami oparcia w Augustowie, Serwach i Wigrach. W miejscowościach tych istnieją również schroniska dla turystów. Wszystkie schroniska powstały z inicjatywy władz szkolnych, lub przy pomocy subwencyj Ministerstwa Oświaty. W Augustowie w specjalnie na ten cel zbudowanym domu nad jeziorem Necko, który służy również jako przystań wioślarska dla młodzieży, mieści się skromne schronisko wycieczkowe Wileńskiego Kuratorjum Szkolnego. Wystawione w 1933 r. posiada 40 łóżek.



Klasztor Kamedułów na Wigrach.
Fot. J. Rotsztajn.

Nad jeziorem Wigry na jego wschodnim brzegu stoi od 1928 r. schronisko Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, wybudowane przy pomocy subwencji Ministerstwa Oświaty. Może ono pomieścić 60 osób, połowa miejsc w niem zarezerwowana jest dla młodzieży szkolnej. Obok schroniska urządzono przystanie dla łodzi zwykłych i żaglowych, które mają na dużem jeziorze idealny teren dla wycieczek.

Nad jeziorem Serwy w jego południowo - zachodniej części stoi dom wakacyjny Ministerstwa Oświaty, pozostający w administracji dyrekcji państwowego gimnazjum w Augustowie. Zbudowany w 1927 r., posiadający 50 miejsc, jest użytkowany na kursy i kolonje letnie.

W zimie posiada Suwalszczyzna, w szczególności jej bardziej pagórkowata część północna, dogodne warunki rozwoju jako teren wycieczek narciarskich. Rozwój narciarstwa ułatwiają obfite zaśnieżenia, trwające przeciętnie 3 miesiące w ciągu zimy. Wyzyskaniem i propagandą narciarstwa na tym terenie mają się zająć w najbliższym czasie organizacje harcerskie z Białegostoku.

Dla umożliwienia rozwoju pojezierza Suwalsko-Augustowskiego, jako terenu turystyczn o- uzdrowiskowego byłyby potrzebne jeszcze pewne inwestycje, urządzenia i wydawnictwa. Potrzeba udostępnienia dla kajaków niektórych rzek tamtejszych np. rzeki Kamiennej między jeziorem Krzywem a jez. Wigry, rozbudowy sieci schronisk — przystani, z uwzględnieniem przedewszystkiem turystyki wodnej, zaprowadzenie regularnej komunikacji na tamtejszych wodach przy pomocy statków motorowych Inspekcji Dróg Wodnych, pewne wydawnictwa informacyjne i propagandowe, uzupełnienie sieci komunikacji drogowej, dostosowanie rozkładu jazdy kolejowego i autobusowego do potrzeb ruchu turystyczno - uzdrowiskowego i t. p.

Nowy park Narodowy w Ludwikowie

Urząd Wojewódzki Poznański na wniosek Pana Ministra W.R. i O.P. zarządzeniem z 12 lipca 1934 r. Nr. R. L. II 4/10 uznał za ochronne lasy Fundacji Kórinckiej w rewirze Trzebaw—Górka o łącznym obszarze 295,29 ha, ze względu na ich znaczenie naukowo-przyrodnicze w myśl rozp. Prezydenta Rzplitej z 24.VI. 1927 r.

Zarządzenie przewiduje prowadzenie na całym obszarze gospodarki przerębowej, zakaz karczowania pni i korzeni, wypasu bydła i zbierania ściółki. Lasy te stanowią wraz z uznanemi już za rezerwat lasami państwowemi nad jeziorami Kociołek i Góreckiem integralną całość fizjologiczną i oczywiście nie mogą być nadal niszczone czystemi zrębami, jeżeli ich wartości przyrodniczo-naukowe mają być zachowane i cele Parku Narodowego realizowane.

Przeciw decyzji Urzędu Wojewódzkiego Zarząd Fundacji Kórnickiej wniósł sprzeciw do Ministerstwa Rolnictwa, należy jednak mieć nadzieję ,że Ministerstwo sprzeciw ten odrzuci, gdyż pomijając inne wartości, jest to dla badań przyrodniczych najcenniejszy teren w Wielkopolsce.

Dalsze inwestycje na Śląsku

Na jednem z ostatnich posiedzeń Sejmu Śląskiego p. Wojewoda Grażyński przedłożył wniosek o uskutecznienie szeregu dalszych robót na terenie Śląska. Chodzi tu o przedłużenie wybudowanej kolei Cieszyn-Zebrzydowice do Moszczenicy oraz o budowę kolei, już rozpoczętej, na linji Rybnik — Żory — Pszczyna. W dalszym programie, leży budowa i utrzymanie dróg publicznych, regulacja rzek i potoków. oraz budowa gmachu dla Muzeum Śląskiego.

PROF. O. J. SCHMIDT.

5

BADANIA ARKTYKI I UNJA SOWIECKA

(Odczyt wygłoszony na Międzynarodowym Kongresie Geografów w Warszawie)*).

(dokończenie)

Port wybudowany w 1933 r. w zatoce Tiksi, obok ujścia Leny, jako stała baza grupy statków hydrograficznych, stał się centrem intensywnych badań naukowych.

Doniosłych informacyj o powyższych morzach dostarczyły wyprawy „Sibiriakowa" 1932 r. i „Czeluskina" w 1933 r., jednak północne części tych mórz dotychczas są mało znane i po słynnej wyprawie „Frama" nie były jeszcze odwiedzane.

MORZE CZUKOCKIE

Jest to najbardziej na wschód wysunięte morze, stanowiące część oceanu Lodowatego, i najczęściej odwiedzane przez wyprawy, powracające z południa przez cieśninę Beringa. W ostatnich czasach, jak wiadomo, było ono również odwiedzane przez wyprawy płynące z zachodu, na pokładzie „Sibiriakowa" i „Czeluskina".

Wyprawa „Czeluskina" w zimie 1933 — 34 r. oraz wędrówka kry lodowej, na którą schronili się po katastrofie okrętu członkowie wyprawy i na której kontynuowali swoje badania naukowe, miały doniosłe znaczenie dla określenia warunków, panujących na tem wielkiem morzu, tak trudnem do badania, ze względu na pokrywające je wielkie ławice lodowe. Ogłoszenie drukiem prac wyprawy na „Czeluskinie" przyczyni się znacznie do poznania tego morza.

Urząd hydrograficzny Z.S.S.R. wydaje regularnie mapy morskie wszystkich mórz oceanu Lodowatego. Jednak postępujące szybko prace naukowe zmuszają niemal co rok do nowych wydań tych map, aby uwidocznić na nich wszystkie nowo odkryte wyspy, nowo wymierzone głębokości i t. p.

ZIEMIA FRANCISZKA JÓZEFA

Ta grupa wysp, odkryta w latach 1870 — 1880, była od tego czasu objektem systematycznych studjów, z których trzeba przedewszystkiem wymienić badania, przeprowadzone przez wyprawę Jacksena. Pomimo dużą ilość wypraw, które je zwiedziły, musieliśmy poprawiać mapę w wielu miejscach podzielić [illegible] nowe archipelagi i łączyć inne wyspy w nowe grupy. W 1929 r. Ziemię Franciszka Józefa zwiedziła wyprawa, wysłana przez rząd sowiecki na pokładzie łamacza lodów „Siedow". Zostałem powołany na kierownika tej wyprawy i odtąd rozpoczęły się moje osobiste studja w okolicach podbiegunowych.

Kapitan Woronin zręcznie przeprowadził nasz statek poprzez ławice lodowe w północnej części morza Barentza do wyspy Hooker, gdzie pobudowaliśmy stację, osadzając w niej na zimę 7 osób. Stacja ta, mówiąc mimochodem, najbardziej na północ wysunięta na świecie, przeobraziła się w potężne obserwatorjum naukowe z rozmaitemi specjalnościami. Posiada ona obecnie 28 współpracowników, którzy w ostatnich latach posunęli znacznie naprzód szczegółowe badania archipelagu Ziemi Franciszka Józefa. Należy specjalnie podkreślić doniosłość prac geomorfologicznych I. M. Iwanowa oraz prac, dokonanych przez grupę uczonych pod kierownictwem I. D. Papanina, którzy przezimowali tam w 1932 i 1933 r.

W 1929 r. przepłynęliśmy na pokładzie „Siedowa" przez archipelag kanałem Angielskim i osiągnęliśmy 82° 14' szerok. północnej, co było krańcowym północnym punktem, osiągniętym w odcinku europejsko - azjatyckim przez jakikolwiek okręt. Dopiero w 1933 r. ta szerokość półn. była przekroczona przez łamacza lodów „Małygin". W czasie drugiego Międzynarodowego Roku Polarnego oprócz głównej stacji na wyspie Hooker, czynna była również podstacja, założona na północnym krańcu archipelagu, na wyspie Rudolf.

VI.

W badaniach na terenie odcinka sowieckiej Arktyki brał udział cały szereg uczonych, marynarzy i lotników. Rozpiętość tych prac zwiększa się z roku na rok. Tak więc w 1933 r. było zorganizowane 13 wielkich wypraw, nie licząc pomniejszych oraz nie licząc prac stałych stacyj polarnych. W dniu 1 września 1933 r. obok przylądka Czeluskina znajdowało się 11 statków morskich, gdy, podczas całego okresu, poprzedzającego wyprawę „Sybiriakowa", okolice te były odwiedzone zaledwie przez 9 okrętów. Ta ilościowa rozpiętość dopełniała się przez intensywne prace naukowe oraz stwarzanie stałych kadr marynarzy i badaczy polarnych, którzy stanowią cenne rezerwy dla dalszych prac.

Najbardziej znane są wyprawy arktyczne na łamaczu lodów „Sibiriakow" i na parowcu „Czeluskin" w 1932 i 1933 r.

„Sibiriakow" opuścił Archangielsk 28 lipca 1932 r. Mnie zostało powierzone kierownictwo tej wyprawy, a do pomocy w pracach naukowych miałem znanego badacza krajów polarnych, prof. W. Wiese. Statek szedł pod dowództwem W. I. Woronina. Bez żadnego przypadku dopłynęliśmy do wyspy Dicksona, skąd skierowaliśmy się do Ziemi Północnej. Odwiedziwszy przebywającą tam grupę badaczy pod kierownictwem Uszakowa, postanowiliśmy kontynuować drogę w kierunku północnym i okrążyliśmy Ziemię Północną od strony północnej po raz pierwszy w historji.

Wkrótce potem, w tym samym roku, prof. Samojłowicz odwiedził również Ziemię Północną na pokładzie łamacza lodów „Rusanow", odkrył cieśninę Wilkickiego i zbudował stację na przylądku Czeluskina.

Na wschodniem pobrzeżu Ziemi Północnej „Sibiriakow" natknął się na bardzo grubą powłokę lodową, przez którą udało mu się jednak przebić. Od ujścia Leny aż po ujścia Kołymi spotkaliśmy po drodze dwa okręty i w początkach września wpłynęliśmy na morze Czukockie.

Na morzu Czukockiem znajduje się olbrzymia ilość wilekich kier lodowych, które nie spływają na cieplejsze wody Pacyfiku, dzięki różnym prądom wirującym w różnych kierunkach. Pozatem na wielkiej przestrzeni jest ono pokryte bardzo grubym lodem, znacznie grubszym niż na innych morzach, przez które przebijał się „Sibiriakow". Posuwając się powoli naprzód i łamiąc powłokę lodową, zgubił „Sibiriakow" śrubę okrętową. Za cenę nadludzkich wprost wysiłków. przy udziale w pracy całej absolutnie załogi, nie wyłączając grupy uczonych, przeniesione zostały zapasy węgla z komór na tyłach okrętu na jego przód, dzięki czemu rufa wynurzyła się z wody i można było założyć zapasową śrubę.

Tymczasem w parę dni później pod ciśnieniem lodów złamała się nietylko śruba, lecz i wyłamana została część pudła okrętowego wraz ze złamaną śrubą i część ta zatonęła. Jednakże płynęliśmy naprzód, wykorzystując częściowo prądy, częściowo zaś przeciągając okręt od jednej ławicy lodowej do drugiej przy pomocy lin stalowych lub też ustawiając od czasu [illegible] nac w ten sposób [illegible] tarliśmy do [illegible] wając w [illegible] gę północno-wschodnią, po raz pierwszy w historji bez zimowania.

Zdecydowaliśmy się powtórzyć tę drogę w 1933 r., ale już nie na łamaczu lodów, lecz na „Czeluskinie", bardzo solidnie zbudowanym statku towarowym. W najbardziej trudnych miejscach miał nam pomagać łamacz lodów „Krasin", lecz ten ostatni wkrótce został przeznaczony do innych robót i „Czeluskin" musiał sam kontynuować drogę. Chociaż nie należał on do kategorji łamaczy lodów, jednak przeszedł szczęśliwie prawie całą drogę, posiłkując się informacjami, otrzymywanemi od funkcjonujących już na północy licznych naszych radjostacyj oraz od samolotów, określających położenie ławic lodowych. Ale lody morza Czukockiego były zbyt grube dla okrętu, niezaopatrzonego w przyrządy do łamania lodów, to też bardzo często „Czeluskin" był zmuszony do zatrzymywania się i mógł kontynuować drogę tylko przy pomocy uporczywych wysiłków załogi i użyciu silnych ładunków środków wybuchowych. Często również naokoło okrętu zwierały się ławice lodowe i zmuszały go do spływania razem z niemi, bez określonego kierunku, a częstokroć do kręcenia się wkółko i przebywania parokrotnie tej samej drogi.

W dniu 3 listopada „Czeluskin" znalazł się w cieśninie Beringa i tym sposobem droga północno-wschodnia znowu została przebyta. Ale już zarówno sama cieśnina, jak i znajdujące się na południe od niej morze Beringa były po- [illegible] dość grubą powłoką lodu. „Czelu- [illegible] się przebić przez te [illegible] w pewnym momen-

Oddziały zachodnie P. T. T. połączyły się

Dnia 18 listopada odbył się w Bydgoszczy Zjazd delegatów Polskiego Tow. Krajoznawczego Okręgów Wielkopolskiego, Pomorskiego i Kujawskiego. Na Zjazd przybyło około 20 delegatów.

Zebranie zagaił prof. K. Kulwieć, witając delegatów, oraz tłumacząc najpilniejsze zadania Zjazdu, który miał na celu dokonać fuzji trzech okręgów w jeden wielki Okręg Ziem Zachodnich, celem skoordynowania pracy w zależności od specjalnych założeń dotychczasowych okręgów. Po powołaniu do prezydjum prezesa Okr. Wlkp. wojewody Moskalewskiego, oraz prezesa Okr. Bydgoskiego dr. Nieduszyńskiego, przystąpiono do właściwych obrad.

Rozpoczął je treściwy referat prezesa Kulwiecia na temat zadań Tow. Krajoznawczego. Prelegent zaznaczył m. in. iż ujemnie na rozwój Tow. Krajoznawczego działa odrębna zupełnie akcja towarzystw turystycznych. Daje się to zauważyć w zmniejszaniu, się zwłaszcza w roku ostatnim, zasięgu prac P. T. K.

Z kolei nastąpiły sprawozdania członków zarządu, z których wynika, iż rok budżetowy 1934 zamyka się deficytem w wysokości 50 zł. Sam budżet obraca się w ramach 600 zł. Niepomyślnie również przedstawia się w roku sprawozdawczym aktywność 3 zachodnich okręgów P. T. K. M. in. nie doszedł do skutku szereg zaprojektowanych wycieczek, a to z powodu braku odpowiedniej ilości reflektantów. Również P. T. K. nie wydało kilku przewodników. Zawiódł w tym względzie specjalnie oddział gdyński który początkowo okazywał dużą aktywność, jednak powierzchowną, gdyż ideje P. T. K. nie sięgnęły wgłąb i nie wzbudziły zainteresowania społeczeństwa gdyńskiego.

Po udzieleninu absolutorjum zarządowi zakończono obrady przedpołudniowe. Obrady popołudniowe wypełniła obszerna dyskusja nad szeregiem wniosków, zgłoszonych przez prezesa Kulwiecia i prezesa Moskalewskiego. Uchwalono jednogłośnie złączyć wszystkie trzy okręgi w jedną całość z tem, iż realizacją tej uchwały zajmie się specjalna komisja w porozumieniu z Radą Główną P. T. K. w Warszawie.

Z innych wniosków przyjętych przez aklamację wymienić należy wniosek dotyczący ściślejszego przestrzegania przez poszczególne oddziały uchwał walnych zjazdów P. T. K.

Pod koniec obrad zabrał głos p. prezydent m. Bydgoszczy p. Barciszewski, który zapewnił zjazd, że Zarząd Miejski zdaje sobie sprawę z doniosłości zagadnień P. T. K., że Bydgoszcz zdaje sobie doskonale sprawę z tego, co znaczy krajoznawstwo dla kraju i społeczeństwa. Zarząd Miejski w Bydgoszczy złożył m. in. poniższą reklamację:

„Dla rozwoju idei krajoznawczej uczynimy wszystko, co leży w ludzkich siłach, lecz nie zechciejcie Panowie, przyjąć tego jako objaw zarozumiałości, jeżeli Bydgoszcz chce w tej dziedzinie odegrać ważniejszą rolę. Bydgoszcz jest co do wielkości ósmem z rzędu miastem Rzeczypospolitej, w odpowiednich do tego stanu rzeczy rozmiarach poczuwamy się też do obowiązków. W stosunku, proporcjonalnym do swego znaczenia, pragnie Bydgoszcz się przyczynić do powodzenia tego ruchu, który panowie reprezentujecie".

Przemówienie to przyjęli uczestnicy zjazdu oklaskami, a przewodniczący prof. Kulwieć, dziękując prezydentowi Barciszewskiemu, dał wyraz zadowoleniu, że Bydgoszcz chce wziąć poważniejszy udział w pracach krajoznawczych.

Następny zjazd odbędzie się w Poznaniu.

Protest przeciwko trzebieniu puszczy na Babiej Górze

Zarząd Główny P. T. T. złożył na ręce delegata Ministerstwa W. R. i O. P. poniższy protest:

„Zarząd Główny Pol. Tow. Tatrzańskiego na posiedzeniu swem w dniu 18.XI. 1934 r. jednogłośnie uchwalił założyć uroczysty protest przeciwko dokonanemu przed paru dniami faktowi rozpoczęcia przez zarząd lasów Polskiej Akademji Umiejętności w Zawoi cięć w partjach prastarej puszczy leśnej na północnych stokach masywu Babiej Góry.

W bież. roku Pol. Ak. Umiejętności publicznie oświadczyła, że przystąpiła do utworzenia z najwspanialszej części swych lasów babiogórskich rezerwatu zupełnego, co oddawna było postulatem szerokich rzesz, zorganizowanych w stowarzyszeniach turystycznych, społecznych i naukowych. Tymczasem przed paru dniami rozeszła się wieść, że rozpoczęto zwalać starodrzew w części rezerwatu, niezbyt odległej od schroniska Pol. Tow. Tatrzańskiego na Babiej Górze. Z tego względu, uspokojeni na razie wieścią o wstrzymaniu cięć i wydaniu przez władze Pol. Akademji Umiejętności formalnego zakazu w tej mierze odnośnym organom leśnym, prosimy Pana Delegata o łaskawą jak najbaczniejszą pieczę nad tą sprawą oraz upoważniamy Go do ogłoszenia niniejszego protestu, zgłoszonego w imieniu najstarszej i najliczniejszej organizacji turystycznej w Polsce, która w swoim czasie była jednym z pierwszych inicjatorów myśli stworzenia Parku Narodowego Babiogórskiego, jakiemu grożą wciąż — jak widać — nieprzewidziane niebezpieczeństwa.

Za Zarząd Główny
Polskiego Towarzystwa
Tatrzańskiego.
Wiceprezes:
(—) Prof. Dr. W. Goetel.
Sekretarz Generalny:
(—) Mgr. Wł. Krygowski.

BOHDAN BIAŁKOWSKI, Kraków
Dyrektor Szkoły Hotelarskiej w Krakowie.

Szkoła hotelarska w Krakowie

Wobec licznych, często bardzo rozbieżnych i sprzecznych poglądów na program nauk i cele szkoły hotelarskiej w Krakowie, należy przedewszystkiem wyjaśnić, że uczelnia ta powstała przed niespełna trzema laty, jako zupełnie nowy typ szkoły zawodowej, niespotykany dotychczas u nas.

Szkoły hotelarskie w Szwajcarji i Austrji, a szczególnie wiedeńskie, mają już swoją tradycję, albowiem egzystencja ich datuje się prawie od pół wieku, zaś w Niemczech, Francji, Anglji i we Włoszech uczelnie tego typu powstały stosunkowo niedawno, bo mniej więcej przed 10-ciu laty.

Do powstania szkół hotelarskich u nas przyczynił się wzrost turystyki wewnętrznej i zagranicznej oraz dążenia światlejszych hotelarzy do podniesienia poziomu polskiego przemysłu hotelowego.

Przejdźmy do szczegółowego programu krakowskiej szkoły hotelarskiej, który obejmuje dwa lata nauki (dla uczniów obojga płci).

W pierwszym roku studjów wykładane są następujące przedmioty: język francuski, niemiecki i angielski, rachunki kupieckie, księgowość, korespondencja, nauka o zawodzie, towaroznawstwo, pisanie na maszynach, geografja gospodarcza, kuchnia hotelowa, handel i prawoznawstwo.

W programie pierwszego roku 18 godzin tygodniowo, a więc połowę godzin nauki, zajmują trzy języki obce, zarząd bowiem szkoły wychodzi z założenia, że pracownicy hotelowi i pensjonatowi muszą przedewszystkiem znać obce języki, które w hotelarstwie odgrywają tak ważną rolę.

Myliłby się ten, ktoby sądził, że ukończenie szkoły hotelarskiej w Krakowie, daje szanse tylko do zajęcia stanowisk w hotelu.

W programie I-go kursu, rzuca się nam w oczy grupa przedmiotów komercjalnych i handlowych, bo hotelarz musi się znać na wszystkich pracach wchodzących w zakres biurowości, jednakże absolwent szkoły hotelarskiej w Krakowie może również dobrze znaleść zatrudnienie w handlu.

Praktyczna kuchnia hotelowa uwzględniona jest w programie naukowym w rozmiarze trzech godzin tygodniowo; zasadniczo chodzi tu o zapoznanie się z praktycznem gotowaniem, kalkulacją cen, robieniem zakupów, z wszechstronną oceną pracy, a nadewszystko z umiejętną kontrolą, która jest podwaliną każdego przedsiębiorstwa.

Po ukończeniu I-go roku nauki, słuchacz obowiązany jest odbyć praktykę hotelową t. zw. „stage" i w tym celu dostaje od szkoły „carnet stage'owy"; jest to mały kajecik, w którym słuchacz wpisuje w formie raportów dziennych, co robił w danym dniu w hotelu, do jakiej pracy przeznaczyła go dyrekcja, oraz notuje swoje spostrzeżenia.

W karnecie stage'owym jest stronica zatytułowana „Końcowe uwagi szefów", w których dyrekcja danego hotelu wypowiada swoją opinję co do odnośnego kandydata.

Na temat „stage'ów" hotelowych, po powrocie z praktyki do szkoły, odczytywane są referaty w drugiem półroczu.

O ile pierwszy rok studjów jest przygotowaniem bardziej ogólnem, o tyle drugi rok jest pogłębianiem znajomości fachowych. W drugim roku obok języków obcych wykładane są następujące przedmioty: wzorowe biuro hotelowe, reklama, nowoczesne instalacje hotel.-architektoniczne i elektryczne, geografja turystyczna, przemysł uzdrowiskowy i turystyczny, prawo i ekonomja, prawoznawstwo, nauka o obywatelstwie, prawo samorządowe, skarbowość hotelowa, handel, higjena i kuchnia djetetyczna.

Celem Szkoły Hotelarskiej w Krakowie jest wykształcenie przyszłych dyrektorów hoteli i kierowniczek pensjonatów.

Śmiało twierdzić można, że prawie wszyscy obecni dyrektorzy hoteli i pensjonatów, jak również kierowniczki tych ostatnich w Polsce to samouki, którzy wieloletnią rutyną zdobyli swe stanowiska. Wychodzą oni z t. zw. amerykańskiej twardej szkoły, której godło brzmi „practice is power", ale nadmienić wypada, że i w Ameryce są liczne szkoły hotelarskie.

Dzisiejsze szybkie tempo życia wymaga jednak coraz większego przystosowania się do wzrastających z roku na rok wymagań gości hotelowych. Nadążyć tempu i sprostać wymaganiom może łatwiej kierownik przedsiębiorstwa, posiadający odpowiednie teoretyczne przygotowanie oraz trzymający rękę na pulsie postępów w dziedzinie hotelarstwa na całym świecie, co możliwe jest — obok wyjazdów zagranicę, niezawsze dostępnych — przez studjowanie obszernej prasy fachowej w jęz. obcych.

Nakoniec, nie można sobie dzisiaj wyobrazić na stanowisku kierowniczem w hotelarstwie człowieka, nie obznajomionego z zagadnieniami t u r y s t y k i krajowej i zagranicznej, jej rolą i znaczeniem w gospodarce współczesnego państwa i stosunkiem do niej przemysłu hotelowego.

Szkoła Hotelarska w Krakowie kładzie podwaliny pod stworzenie w Polsce typu nowoczesnego dyrektora hotelu czy pensjonatu, teoretycznie i praktycznie przygotowanego do spełniania swej roli.

Szlaki narciarskie w Tatrach Polskich

Jak wiadomo, Miedzyoddziałowa Komisja Pol. Tow. Tatrzańskiego utrzymuje w Tatrach i na Skalnem Podhalu sieć barwnie znakowanych szlaków turystycznych, corocznie odnawiając i naprawiając znakowanie. Opinja szerokiej rzeszy turystów zimowych domagała się jednak również wyznakowania w Tatrach kilku szlaków narciarskich, któreby miały określić najliczniej łatwiejsze używane trasy narciarskie w Tatrach Polskich. W ciągu bieżącej jesieni wytrasowane zostały **przez Główną Komisję Narciarską Pol. Tow. Tatrzańskiego** następujące szlaki, znakowane zimowemi, narciarskiemi znakami (pomiędzy dwoma poziomemi białemi paskami — pasek barwny tym samym kolorem przekreślony pionowy; na początkach szlaku tabliczki kierunkowe z napisem „szlak narciarski):

1) Karczmisko — Suchy Wierch — Hala pod Kopieńcem — Jaszczurówka; barwa zielona.

2) Warjant zjazdowy do dol. Olczyskiej z pod W. Kopieńca; znaki zielone.

3) Hala Gąsienicowa — popod Dubrawiska — Hala Pańszczyca — Hala Waksmundzka; barwa zielona; dalej znaki letnie zielone biegną przez Gęsią Szyję na Rusinową Pol.; poczem nowe zielone znaki zimowe przez Goły Wierch do Klimkówki (do szosy), do połączenia ze „szlakiem panoramicznym" na Bukowinę i t. d.

4) Przeł. pod Przysłopem Waksmundzkim — dolinką Waksmundzką do drogi leśnej, idącej od Pol. Rusinowej, nią do połączenia na Pol. pod Wołoszynem ze szlakiem czerwonym letnim; barwa czerwona.

5) Warjant łącznikowy wyżej wspomnianą drogą leśną z Rusinowej Pol. do potoku Waksmundzkiego, do połączenia z poprzednią drogą; barwa żółta.

6) Dolinka Tomanowa — Staw Smreczyński — mostek na potoku w kierunku Hali Pysznej, barwa żółta.

Ponadto wyznakowano 3 warjanty narciarskie, mianowicie:

a) Przeł. Iwaniacka — Hala Ornak — mostek na potoku ku Hali Pysznej, barwa zielona.

b) Warjant narciarski od 23 km przez Czerwone Brzeżki na Rusinową Pol., barwa niebieska.

c) Warjant koło Hali pod Upłazem, obok szlaku letniego, znaki te same czerwone.

Ewentualnie warjant zjazdowy na Halę Miętusią.

Warjanty te biegną opodal szlaków letnich, lecz trasami odpowiedniejszemi dla ruchu narciarskiego. Powyższe szlaki narciarskie natomiast posiadają naogół bardzo małe znaczenie dla ruchu turystycznego letniego, dla którego w pełni wystarcza sieć ustalona raz na zawsze przez P. T. T. w uwzględnieniu wszelkich żywotnych potrzeb turystyki w Tatrach.

Szlak Mickiewiczowski

Szlak Mickiewiczowski, przecinający środek Nowogródczyzny i przebiegający okolicami ukochanemi przez Adama Mickiewicza i opiewanemi w jego utworach, bierze swój początek z Baranowicz i początkowo biegnie szosą wojewódzką Baranowicze — Nowogródek przez okolice bezleśne. Następnie dociera do Stołowicz, ażeby ominąć piękne jezioro Kołdyczewskie, wspomniane przez Mickiewicza w balladzie „Tuhaj". Za jeziorem Kołdyczewskiem przez Zaosie, domniemane miejsce urodzenia Mickiewicza, poprzez miasteczko Horodyszcze szlak dociera do starego parku w Tuhanowicach, miejsca sielanki miłosnej wieszcza z Marylą Wereszczakówną.

Dalej w stronę Worończy biegnie szlak w górę poprzez piękne lasy sosnowe, przecina rzekę Pietuchówkę oraz wieś Litarowszczyznę i na 6 klm. od Tuhanowicz wpada do lasów Worońszczańskich. Następnie skręca w kierunku północno-zachodnim przez wieś Trudnowo wpada do wsi Płużyny, aby przez bory Płużyńskie dotrzeć do historycznej Świtezi. Fama głosi, że jezioro Kołdyczewskie o którem była wyżej mowa, a którego powierzchnia wynosi 80 ha, ma podziemne połączenie ze Świtezią, oddaloną odeń o 20 klm w linji prostej. Powierzchnia Świtezi wynosi 175 ha. Nad jeziorem znajduje się schronisko turystyczne Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Tuż niedaleko od Świtezi leży majątek Czombrów, prototyp mickiewiczowskiego Soplicowa. Następnie szlak wraca na szosę wojewódzką i przez zaścianek Zubkowa to wznosząc się w górę, to opadając w dół, dobiega do Nowogródka. Tu kończy się „Szlak Mickiewiczowski", którego ogólna długość wynosi 84 klm.

Przy sposobności warto zaznaczyć, że nakładem wydziału Turystyki Ministrstwa Komunikacji ukaże się wkrótce przewodnik p. Larouy'a p. t. „Szlakiem Mickiewiczowskim".

Co zdziałał Zw. Prop. Tur. w Gdyni?

Gdyński Związek Propagandy Turystycznej odbył walne zgromadzenie, na którem przedłożone zostało sprawozdanie z całorocznej działalności zarządu.

Opracowany został szereg referatów [na te]mat aktualnych zagadnień związa[nych z] rozwojem Gdyni, które potem o[publi]kowane były w prasie parjodycz[nej i] w formie specjalnych broszurek, rozesłanych w kilkunastu tysiącach egzemplarzy po całym kraju.

Wydany został ilustrowany prospekt propagandowy o Gdyni i wybrzeżu.

Celem należytego zorganizowania wycieczek zagranicznych turystów, wysłano dla nawiązania bezpośrednich stosunków z instytucjami turystycznemi i zapoznania się z ich organizacją, sekretarza związku do Szwecji, Belgji i Holandji, gdzie poczynił bardzo wiele cennych spostrzeżeń oraz omówił z tamtejszemi placówkami konsularnemi R. P. sprawę wiz paszportowych dla turystów jadących do Polski oraz poczynił starania u tamtejszych pokrewnych organizacyj o zwiększenie frekwencji turystycznej do Polski.

Uzyskano szereg specjalnych pociągów wycieczkowych po cenach znacznie zniżonych, w czem dyrekcja kolejowa w Toruniu okazała bardzo wiele zrozumienia. Dzięki temu przychylnemu ustosunkowaniu się urządzono szereg wycieczek do Kaszubskiej Szwajcarji.

Wyszkolono cały zastęp przewodników po Gdyni i wybrzeżu, cywilnych i wojskowych.

Z inicjatywy i dzięki staraniom związku urządzone zostały w lesie Redłowskim ścieżki i drogi, przekształcające w ten sposób ten piękny zakątek w piękny park naturalny.

Po przyjęciu do wiadomości sprawozdania udzielono też ustępującemu zarządowi jednomyślnie przez aklamację absolutorjum.

Po przedyskutowaniu jeszcze innych punktów porządku dziennego przystąpiono do wyboru nowego zarządu związku, w skład którego weszli pp.: dyr. Juljan Rummel jako prezes, inż. Wł. Szaniawski, wicekomisarz rządu, jako wiceprezes, Józef Limbach — sekretarz oraz pp. mgr. Wł. Pikuziński, dyr. Andrzej Wachowiak, dyr. Al. Lipiński i p. Jarochowska jako ławnicy. Poza tem do zarządu wchodzą samoczynnie przedstawiciele: Syndykatu Dziennikarzy, Komisarjatu Rządu, Żeglugi Polskiej, Dyrekcji Kolejowej, Izby Przemysłowo - Handlowej, Touring - Klubu, Nadmorskiego Związku Propagandy Turystycznej z Wejherowa, Związku Kupców Samodzielnych oraz Zw. Restauratorów.

Sochaczew otrzymał ośrodek kajakowy

Malownicze położenie w dolinie Bzury i jej dopływów, niezawodnie zachęci pobliskich sąsiadów stołecznych do rozpoczęcia ciekawych wycieczek kajakami starym szlakiem króla Władysława Jagiełły, w stronę puszczy Kampinoskiej. Żelazowej Woli i do Sochaczewa

Niedawno odbyło się uroczyste poświęcenie przystani przy udziale przedstawicieli władz. miejscowych organizacyj społecznych i sportowych. oraz licznej młodzieży szkolnej.

Kosztem około 15,000 zł. wybudowano w roku bieżącym w Sochaczewie nad rzeką Bzurą wspaniałą przystań wraz ze schronem betonowym na kajaki.

Inicjatorem i posiadaczem tej nowej placówki sportu i wychowania fizycznego-wodnego jest Powiatowy Komitet W. F. i P. W. w Sochaczewie.

Organizacje ideowo związane z wodą i turystyczne otrzymały pomieszczenie w lokalu przystani. Schron obliczono na przechowanie bezmała setki kajaków.

cie został uniesiony przez otaczające go ławice lodowe z powrotem na północ. Otoczony lodami okręt błąkał się przez całą zimę wraz z ławicami, nie mogąc się z nich wyswobodzić, aż w dniu 13 lutego 1934 został zgnieciony i połamany przez potężny nacisk ławic lodowych. Ponieważ było ponad siły ludzkie uniknąć tego, przeto cały nasz wysiłek został skierowany na możliwie szybkie wyładowanie ze statku zarówno zapasów żywności, namiotów, worków do spania i t. p., jak i wszystkich materjałów oraz instrumentów naukowych. W dwie godziny po dokonaniu tych prac, okręt zatonął, przyczem straciliśmy jednego z członków załogi, a reszta szczęśliwie wylądowała na ławicy lodowej.

Od tego dnia zaczęły się na ławicy lodowej nasze przygody, które wywołały takie objawy sympatji w całym świecie. Ponieważ ocaliliśmy naszą radjostację, więc natychmiast zainstalowaliśmy ją na lodzie i zdołaliśmy nawiązać przez nią połączenie ze światem. Jasne było, że grupa, składająca się ze 104 ludzi, nie będzie w stanie poprzez ławice lodowe przedostać się do brzegów lądu, a to tem bardziej, że wśród nas znajdowały się również kobiety i dzieci, które udały się na pokładzie „Czeluskina" w powrotną podróż na wyspę Wrangla. Zadanie nasze zatem polegało na zorganizowaniu tej dużej zbiorowości ludzkiej, podtrzymywaniu w niej ducha i oczekiwaniu w spokoju na zorganizowanie pomocy dla nas, przyczyniając się ze swej strony do tego przez przygotowywanie na lodzie odpowiednich lą[...] dla samolotów. Jak wiado[...] [...]iecki z całą energj[...] [...]acji tej pomoc[...]

całe flotylle samolotów na północne krańce Pacyfiku na okrętach, które jednocześnie zabrały zapasy paliwa, żywności i t. d. Jednocześnie skierowany został do nas łamacz lodów „Krasin", ale jeszcze przed jego przybyciem lotnicy sowieccy zdołali przetransportować na stały ląd wszystkich 104 rozbitków oraz wszystkie materjały naukowe.

W obozie na ławicy prowadziliśmy życie pełne trudów; wskutek pękania lodów psuły się wciąż przygotowywane z wielkimi wysiłkami lądowiska, to też trzeba było wciąż oczyszczać od śniegu nowe powierzchnie, a jednocześnie otwierające się to tu, to tam szczeliny w lodzie niszczyły nasze urządzenia obozowe, które trzeba było na nowo odbudowywać.

Pierwszy raz w annalach historji tak liczna wyprawa znajdowała się w podobnych warunkach, ale trzeba było przyznać, że członkowie naszego kolektywu byli pełni entuzjazmu i wiary w to, że rząd sowiecki użyje wszystkich dostępnych środków dla ich ocalenia. W obozie naszym nie dało się zauważyć przez cały czas objawów upadku ducha i prowadziliśmy — jeżeli można użyć tego wyrażenia — normalny tryb życia. Poza codziennemi pracami, zorganizowaliśmy szereg wykładów i kursów, dowiadywaliśmy się przez radjo, co się dzieje na całym świecie, i kontynuowaliśmy w dalszym ciągu prac[...] badaniem Arktyk[...] nie się n[...] no[...]

lodowej, stanowią najobszerniejszą i najbardziej kompletną pracę o morzu Czukockiem. Wkrótce wyjdzie z druku trzytomowe dzieło, w którem uczestnicy wyprawy na zasadzie osobistych obserwacyj i wrażeń odtworzą historję wyprawy na „Czeluskinie" oraz życie i prace na ławicy lodowej. Dzieło to, którego jeden tom, poświęcony działalności lotników już się ukazał, pozyska niewątpliwie dla Arktyki wielu nowych przyjaciół, dzięki prostocie stylu, nie pretendującego do uczoności, łatwości języka autorów i malowniczości opisów.

Co się zaś tyczy rezultatów naukowych tej wyprawy, to opracowanie ich wymaga naturalnie pewnego czasu i wydane one będą drukiem przez Instytut Arktyczny.

K o n i e c.

Stan żubrów w Białowieży

Instytut Badawczy Lasów Państwowych w Warszawie nadesłał następujący komunikat:

„W zwierzyńcu żubrzym w Białowieży stan żubrów przedstawia się obecnie jak następuje: żubrów czystej krwi: 2 byki dorosłe (7-o i 4-letni), 2 byczki młode (1-roczny i 3-miesięczny), 2 krowy dorosłe (10-cio i 7-letnia), 2 jałowice (3 i 2-letnia), 1 jałówka młoda (4-miesięczna) — razem sztuk 9. żubrów - mieszańców, stanowiących IV pokolenie po bizonicy i żubrze czystej krwi: 2 krowy dorosłe (9-cio i 7-letnia), 2 jałowice (3 i 2-letnia), 1 jałówka młoda (4-miesięczna) — razem 5 sztuk. Wszystkich żubrów żyje zatem w Białowieży 14 sztuk.

Z ilości tej 5 sztuk pochodzi z zakupu w roku 1929, reszta, oraz byczek mieszaniec (3-letni) przewieziony do Ogrodu Zoologicznego w Warszawie — razem 10 sztuk, — są przychówkiem z Białowieży z lat 1930 — 1934. Ze względu na znaczne powiększenie się stada i spodziewany wzrost przychówku (wskutek dojrzewania sztuk młodych w roku 1935 liczba matek dojść może do 8 sztuk), przewidziane jest w najbliższym czasie przewiezienie żubrów - mieszańców do nowego ośrodka hodowlanego w kompleksie lasów spalskich".

Z prasy

Warszawa z lotu... Tobiczyka

„Kurjer Poranny" z 3 listopada 1934: „Nie miał szczęścia p. dr. Kazimierz Saysse-Tobiczyk! — tego dnia napewno nie miał szczęścia. Bo i cóż, leży sobie jego przewodnik, czy „Informator podróżniczo-turystyczny Cooka" na stole wagonu restauracyjnego i nikt do niego nigdy nie zagląda. A tu, masz djable kaftan! Musieli właśnie do takiego wagonu wsiąść panowie historycy sztuki, którzy zdążali na zjazd do Krakowa. Rozsiadło się bractwo po krzesłach i zapija „czystą" ...herbatę, a że na słowa i drukowane obrazki łapczywe, więc do „Informatora" zaglądają. A nuż czego nowego tam się dowiedzą,

No i dowiedzieli się. Więc nasamprzód, że w mieście stołecznem Warszawie jest „zamek królewski, dawniej gotycki za czasów Książąt Mazowieckich, przebudowany następnie w 1570 r. przez Zygmunta Augusta w stylu renesansowym". I więcej o zamku tym pan Tobiczyk słowem nie wspomina! A więc posiadamy w Warszawie zamek renesansowy, choć nic o tem nie wiemy.

Mamy też „Pałac Łazienki", króla Stanisława Augusta w stylu empire w romantycznym parku". A to król Staś figla wszystkim wypłatał. Zwyczajnie przeczuł styl Napoleona i wybudował sobie pałac w jego guście.

I jeszcze o cudzie jednym mógł nam „Informator": pod Warszawą leży „Pałac Wilanowski, rezydencja i miejsce zgonu Króla Jana Sobieskiego. Pałac ten zbudowany był w stylu barokowym w końcu XVIII wieku". Więc jakże to — Król Jemogość mieszkał, a nawet życia dokonał w pałacu, który wykonany został dopiero kilkadziesiąt lat po jego śmierci?

To już nie „Informator", a wprost „Księga Cudów Królów Polskich".

Przewodnik po Warszawie, wydany przez Towarzystwo Krajoznawcze, ma nieco inne wyobrażenia o tychże samych budowlach. Według tego przewodnika, np. pałac Łazienki wykonany został w latach 1766 do 1795-go, a więc nieco wcześniej przed t. zw. Empirem, a o jego stylu mówi „Przewodnik", że pałac jest budowany w smaku króla, który lubował się w klasycznych elementach stylu Ludwika XVI. Ani słowa o tym „empirze" Stanisława Augusta nie wspomina. Widać, że to już osobista inwencja autora cudownego „Informatora". O zamku powiada „Przewodnik", że z dawnych renesansowych czasów mało co pozostało, a dzisiejsze zabudowania bardzo wiele mają z czasów osiemnastowiecznych. Przewodnik mówi wręcz: „Wiek XVIII wyciska specjalne znamię na architekturze Zamku". A autorami tegoż „Przewodnika", wydanego w języku francuskim, są ludzie bardzo poważni.

Szkoda, że autor „Informatora Cooka" nie zajął się nieco uważniej pamiątkami stolicy i że „Wagons-Lits-Cook" wprowadzają do głowy przybysza do stolicy brednie tak fantastyczne.

Nie miał szczęścia autor. Szkoda, że na ten dzień nie usunął swojego dzieła z wagonów idących w kierunku Krakowa!"

W odpowiedzi na powyższy artykuł dr. K. Saysse-Tobiczyk przesłał „Kurjerowi Porannemu" poniższe sprostowanie:

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W odpowiedzi na zarzuty omawiane w dowcipnej notatce p. t. „Warszawa z lotu... Tobiczyka" w N-rze 305 „Kurjera Porannego", pozwalam sobie zauważyć, że cuda o stylu renesansowym Zamku Królewskiego i empirowym Łazienek przypisano mi. jako autorowi „Informatora podróżniczego Wagons-Lits-Cook" najniesłuszniej w świecie, zostały bowiem znacznie wcześniej odkryte przez **Encyklopedję** Trzaski. Everta i Michalskiego pod redakcją **d-ra St. Lama.** w którem to wydawnictwie, opracowanem przez wybitnych polskich uczonych, zamieszczono identyczne określenie stylów odnośnych budowli, a to:

Na str. 818 — „Zamek Królewski przebudowany przez Zygmunta Augusta w 1570 w stylu renesansowym" oraz na str. 819 — „park łazienkowski z empirowym pałacem St. Augusta".

Natomiast „XVIII-a" zam. „XVII-i" przy pałacu wilanowskim jest zwyczajną omyłką druku, sprostowaną zresztą na ostatniej stronie „Informatora".

Z wyrazami prawdziwego szacunku:
D-r. Kazimierz Saysse-Tobiczyk.

Żałować należy jedynie, że autor, posiadający za sobą już pewne poważne prace w dziedzinie opisów turystycznych, nie dowierza własnej erudycji i szuka informacyj w źródłach niemiarodajnych.

Potrzeby turystyczne Warszawy

Dr. Mieczysław Orłowicz, omawiając na łamach „Kroniki Warszawy" zagadnienie ruchu turystycznego w Warszawie, zwraca uwagę na konieczność zmniejszenia kosztów utrzymania w Warszawie wycieczek, składających się z mniej zamożnych uczestników. Szczególnie akcentuje autor potrzebę unormowania stosunków w hotelach i restauracjach, pisząc:

> Przedewszystkiem należy zmienić pogląd na stosunek przedsiębiorstw hotelowych i restauracyjnych do swych gości. Z rosyjskich czasów pozostał w Warszawie pogląd, że lepszy gość jeden, ale taki, który da zarobić za cały tydzień, niż dziesiątki i setki gości, płacących skromne rachunki. Niestety o gości krezusów coraz trudniej i wielki już czas, aby warszawskie przedsiębiorstwa restauracyjne przestały reflektować na gości płacących za obiady, lub kolacje po 30 zł., lub więcej i nie traktowały pogardliwie, jak to jest dotychczas, gości, jedzących obiady w granicach od 2 do 5 zł.
>
> Cudzoziemcy najwięcej się skarżą na fantastyczne rachunki, powodowane podawaniem im potraw i przekąsek z półmisków, napojów w otwartych butelkach i t. p., przy których to sposobach gość jest zdany na łaskę kelnera, a wysokość rachunku nie ma żadnych granic. Raczej należy ustanowić ceny wysokie, ale stałe, aby cudzoziemcy nie wnosili zażaleń, że za obiad z przekąskami i napojami zapłacili po 90 zł. od osoby. Są to ceny i sposoby rachunków zrażające do Warszawy cudzoziemców i powodujące liczne, ale ujemne legendy wśród publiczności z innych zaborów. Pozatem zwrócić trzeba uwagę i na to, że w bardzo wielu i to dobrych restauracjach warszawskich służba nie zna obcych języków, a francuski spis potraw drukowany jest w jakimś zgoła humorystycznym żargonie.
>
> Trzebaby niejedno zmienić też i w hotelach. Urządzenia, jakie naogół mają hotele warszawskie, szczególnie lepsze z nich, zadowalają przyjezdnych z kraju i zagranicy. Natomiast ceny, w porównaniu z cenami hotelowemi innych miast Polski, są stosunkowo bardzo wysokie, zupełnie nieobliczone na kieszeń przeciętnego podróżnego, czy to z kraju czy to z zagranicy. W chwili obecnej, kiedy djety podróżne urzędnika wyższej kategorji, przybywającego z prowincji do Warszawy, wynoszą od 10 do 15 zł. dziennie, kwota ta wystarcza w Warszawie przeciętnie tylko na opłacenie samego hotelu i to bez napiwków. (Spotkałem niedawno pewnego cudzoziemca i to profesora uniwersytetu, który mi się skarżył, że za pokój jednoosobowy w jednym z lepszych hoteli warszawskich płacił 32 zł. dziennie. Uważał to za zupełny wyzysk i twierdził, zresztą całkiem słusznie, że w jego kraju można za te pieniądze mieć ładny pokój z całodziennem utrzymaniem i winem). Przyjezdni skarżą się też na nieunormowanie w Warszawie kwestji napiwków dla służby hotelowej. Przy opuszczaniu hotelu zbyt wielka liczba rąk wyciąga się po napiwki, a wypada one tem drożej, im krótszy był pobyt w hotelu. Napiwki dochodzą niekiedy do wysokości ceny pokoju. Należałoby bezwzględnie unormować kwestję wynagrodzenia służby przez same hotele, a napiwki sprowadzić do praktykowanej wszędzie procentowej normy doliczając je do ogólnego rachunku hotelowego. Przypuszczalnie wystarczy kwota 15%, stosowana zagranicą.

Omawiając dalsze bolączki turystyki warszawskiej autor pisze:

> Szczególnie dużo niezadowolenia wywołuje w tej dziedzinie postępowanie dorożkarzy, tragarzy, częściowo szoferów taksówek, obierających często kursy o wiele dalsze, niż potrzeba oraz drobniejszych kupców. Przyjezdny, czy to z Polski, czy z zagranicy nie może i nie powinien być w najmniejszej mierze przedmiotem wyzysku, w przeciwnym razie odnosi on z pobytu w Warszawie wrażenie ujemne i po powrocie do domu zniechęca innych do wyjazdu do Warszawy.

Na szczególną uwagę zasługuje również sprawa statystyki turystycznej, która

> w Warszawie prowadzona nie jest. Sprawą tą powinny się zająć zarówno władze miejskie, jak i hotele. Statystyka turystyczna winna obejmować nietylko zestawienia ilości osób, przybywających do Warszawy, z uwzględnieniem kraju, z którego przybywają i do którego należą, ale również winna obejmować wyliczenie ilości dni (turystodni) spędzonych przez turystów w Warszawie, a to dla obliczenia, przypuszczalnej sumy pieniędzy pozostawionej przez turystów w stolicy.

Jak wiadomo, wszystkie sprawy powyższe omawiane są obecnie przez szereg organizacyj. Sprawami cen w restauracjach zajmuje się gorliwie Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy, sprawa napiwków w hotelach od wielu lat już badana jest przez Naczelną Organizację Polskiego Przemysu Hotelowego i niebawem zostanie ona zapewne raz na zawsze pozytywnie rozwiązana, sprawą zaś statystyki zajmuje się, narazie w zakresie uzdrowiskowym, Zw. Uzdrowisk Polskich.

Byłoby bardzo wskazane, gdyby Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji, zamiast nieskończonych reorganizacyj zajął się tą sprawą raz nazawsze dla całego zresztą państwa.

Z Francji

Kolejowe bilety okręgowe we Francji

Turyści, którzy mają zamiar zwiedzać szczegółowo pewne okolice Francji, winni korzystać z biletów okręgowych t. zw. „Cartes d'Excursions".

Karty te, wydawane w ciągu całego roku, są ważne na okres 15 lub 30 dni. Posiadacz karty ma prawo do przejazdu od stacji początkowej do punktu wejściowego danego okręgu, do nieograniczonej ilości przejazdów w obrębie danego okręgu, oraz do podróży powrotnej do stacji wyjazdu.

Karty te mogą być prolongowane na jeden lub dwa okresy dodatkowe za dopłatą. Karty wycieczkowe wydawane są na następujące okręgi: Auvergne, Bourgogne, Bretagne, Cévennes, Charente-Inférieure, Côte d'Azur, Dauphiné, Jura, Languedoc, Morvan, Provence, Pyrénées, Savoie.

Sport i sztuka

W roku ubiegłym została poraz pierwszy zorganizowana przez grupę młodych malarzy wystawa zatytułowana „Le sport et les artistes".

Nietylko wystawione obrazy miały treść związaną ze sportem, ale i sama wystawa była zorganizowana w lokalu gdzie się mieszczą sale gry w ping-pong.

W roku bieżącym wystawę otwarto od 16 listopada do 15 grudnia i będzie się mieścić w Galerie Carmine.

Kronika krajowa

Odznaczenie członków „Orbisu"

Wśród odznaczonych w dniu 11 listopada 1934 r. orderami „Polski Odrodzonej" znajdują się dwaj członkowie Rady Nadzorczej Orbisu. Wysokie odznaczenia te otrzymali mianowicie pp. dyr. P. K. O. Tadeusz Wasung i Nacz. Wydziału Min. Skarbu p. Antoni Repeczko.

Niemcy w Krakowie

Przed wojną Podkarpacie nasze cieszyło się wielkiem uznaniem w sferach narciarzy i turystów niemieckich, szczególnie ze Śląska Opolskiego i Dolnego, a liczba przyjezdnych dochodziła w zimowych miesiącach do 60.000 osób. Obecnie Ministerstwo Komunikacji stara się przywrócić wspomnianą frekwencję drogą odpowiednich rokowań oraz propagandy. Naskutek powyższego w dniu 2 b. m. przybywa do Krakowa specjalny pociąg z Bytomia, przywożący 400 turystów niemieckich. Przybędą oni dla zbadania możliwości turystyki zimowej na naszych terenach. W Krakowie oczekuje gości odpowiednio zorganizowana informacja oraz propaganda.

Jak się „Wiadomości Turystyczne" dowiadują, w Niemczech planowane jest zorganizowanie specjalnego kolejowego rajdu narciarskiego, niezależnie od organizowanego w Polsce przez P. K. P.

Święta na Semmeringu i w Wiedniu

Orbis organizuje tanią i b. interesującą wycieczkę zimową na Semmering i do Wiednia w czasie tegorocznych feryj Bożego Narodzenia, od 23/XII. 1934 do 3/1935.

Uczestnicy wycieczki będą mieli możność wzięcia udziału w niezwykle wesoło w Wiedniu obchodzonym wieczorze Sylwestrowym bieżącego roku, nacieszywszy się poprzednio sportem narciarskim na Semmeringu.

Wycieczka wyrusza z Katowic 23/XII. 1934 r. o godz. 22.14, do Wiednia przybędzie 24/XII. 1934 r. o godz. 6.30, poczem bezpośrednio wyjedzie na Semmering, dokąd przybędzie tegoż dnia o godz. 10.04. Na Semmeringu spędzą uczestnicy wycieczki 7 dni, t. j. do 30/XII. 1934 r., w którym to dniu wyjadą do Wiednia, gdzie staną tegoż dnia o godz. 17.15.

W Wiedniu wycieczka spędzi czas do 2/I. 1935 r. poczem wyjedzie z powrotem do Katowic, gdzie stanie 3/I 1935 roku o 7.54 rano.

Koszt udziału w wycieczce wynosi o zł. 369 od osoby. Kwotą to objęte są: koszt paszportu i wiz, biletu kolejowego II kl. Katowice — Semmering i z powrotem, oraz koszty mieszkania i całkowitego doskonałego utrzymania en pension na Semmeringu i w Wiedniu.

Zgłoszenia przyjmują wszystkie placówki Orbisu do 7/XII. 1934 r. Przy zgłoszeniu należy złożyć dowód osobisty z poświadczeniem obywatelstwa polskiego, zaświadczenie zamieszkania, zezwolenie właściwego starostwa na wyjazd zagranicę, dokumenty wojskowe i 2 fotografje typu paszportowego. Przy zapisie należy wpłacić zadatek w kwocie 150 zł., resztę zaś do 15/XII. 1934 r. Ilość uczestników jest ograniczona, dlatego zgłoszenia uczestnictwa w niej winny następować jak najrychlej.

Komisja dla spraw regjonalnych Podhala i Beskidów Zachodnich

odbyła pod przewodnictwem Pana Wojewody krakowskiego, dra M. Kwaśniewskiego, objazd powiatów: wadowickiego, żywieckiego i bialskiego. Z ramienia Państwowej Rady Ochrony Przyrody brał w niej udział prof. W. Szafer.

Celem objazdu było, po zapoznaniu się z terenem i potrzebami miejscowemi, ustalenie wytycznych dla opracowania planu gospodarczego Podhala i Beskidów Zachodnich. W szczególności chodziło o: 1) zagadnienia komunikacyjne, 2) przemysł ludowy i chałupniczy, 3) ruch uzdrowiskowo-letniskowy, 4) ruch turystyczny, 5) ochronę swojszczyzny, 6) ochronę zabytków sztuki, 7) ochronę przyrody, 8) ustalenie północnej granicy planu gospodarczego, 9) kontrolę rejestru gmin, których krajobraz należy uznać za ochronny.

Najbliższa wycieczka Orbisu na Bliski Wschód

W dniu 18/XII. 34 r. wyrusza najbliższa wycieczka Orbisu na Bliski Wschód. Wycieczka zwiedzi Palestynę, Egipt, Grecję, Turcję, Syrję i Bukareszt.

Ceny udziału rozpoczynają się już od zł. 1295.—, która to kwota obejmuje koszty: paszportu i wszystkich wiz, przejazdów kolejowych i przejazdu s/s. Polonia, całkowitego utrzymywania i mieszkania w miejscowościach przez wycieczkę zwiedzanych oraz koszty zwiedzania tych miejscowości. W wycieczce mogą uczestniczyć również osoby, które pragną tylko korzystać z ulgowego zbiorowego przepazdu do Palestyny, bez uczestnictwa w wycieczkach lądowych.

Zgłoszenia, przyjmują do 7/XII. 34 r. wszystkie placówki Orbisu.

Orbis otwiera w Krynicy własny oddział

Ze względu na coraz to silniej zwiększający się ruch podróżniczy i turystyczny w Krynicy-Zdroju, Orbis otworzył tam własny swój Oddział w miejsce dotychczasowych agencyj.

O gospodarcze ożywienie Warszawy

Związek Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy, który, jak wiadomo powstanie swe zawdzięcza trosce o gospodarczy rozwój stolicy — opracowuje obecnie po częściowem już przygotowaniu stolicy do przyjmowania turystów, plan kampanji, mającej na celu ściągnięcie jaknajwięcej turystów do Warszawy, którzyby wnieśli z sobą ruch i ożywienie, tak pożądane w stosunkach handlowych.

Dowodem aktywności Związku w tym kierunku jest niedawno zawarte porozumienie z jednem z najpoważniejszych amerykańskich towarzystw turystycznych. Umowa, którą ze strony Związku Propagandy Turystycznej podpisał jego wiceprezes, p. prez. Józef Ołpiński ma na celu kierowanie via Warszawa licznych amerykańskich turystów, wracających z wycieczek po Z. S. R. R., którzy dotychczas Polskę, a z nią i Warszawę przeważnie omijali.

Beskid Śląski prosi o ulgi

Polski Związek Turystyczny w Cieszynie zwrócił się do Dyrekcji Kolei w Krakowie z prośbą o zaprowadzenie ulgowych biletów turystycznych na niedzielę i święta z polskiego Cieszyna do różnych miejscowości w Beskidach Śląskich.

Obecnie bilet kolejowy z polskiego Cieszyna do stacji węzłowej Głębce kosztuje 4 zł. w obie strony. Natomiast ulgowy bilet turystyczny z czeskiego Cieszyna, przy użyciu czeskiej linji kolejowej do stacji Mosty za Jabłonkowem, kosztuje w obie strony 10 koron czeskich, t. zn. 2 zł. Dzięki temu olbrzymi procent turystów, zarówno z polskiego, jak i czeskiego Śląska, w niedziele i święta udaje się na wycieczki w Beskidy czeską linją kolejową, naturalnie z wielką szkodą dla skarbu kolejowego.

Dyrekcja kolei w Krakowie winna uwzględnić to słuszne żądanie polskich turystów i wprowadzić ulgowe bilety powrotne na niedziele i święta na polskiej stronie Śląska Cieszyńskiego.

Wycieczka Orbisu na Bliski Wschód

Pierwsza z zapowiedzianych wycieczek „Orbisu" na Bliski Wschód wyjechała z Konstancy w dniu 11 października 1934. W wycieczce bierze udział 27 osób, które zwiedzą Kukareszt, Konstantynopol, Tel-Aviv, Kolonje na północ i południe od Tel-Avivu, Jerozolimę, Pustynię Judejską z Jordanem i Nowym Jerychem, Morze Martwe i Haifę. W drodze powrotnej uczestnicy zwiedzą Ateny. Powrót wycieczki nastąpi 6.XI. 1934.

Kronika zagraniczna

Funty turystyczne wprowadziła Szwajcarja

Przemysł hotelarski Szwajcarji powziął decyzję przyjmowania od turystów angielskich funtów po kursie 16 fr. szw. za jeden funt (kurs giełdowy w Zurychu w dn. 12 list. — 15.34). Decyzję tę hotelarze szwajcarscy powzięli w celu zachęcenia turystów angielskich do odwiedzania Szwajcarji i potanienią kosztów pobytu.

Fakt ten wywołał na Zachodzie daleko idące komentarze. Zwraca się przedewszystkiem uwagę, że miarodajne czynniki szwajcarskie nie przeszkodziły związkowi hotelarzy w powzięciu decyzji o rozpoczęciu tego oryginalnego dumpingu walutowego. Co jednak ważniejsza — posunięcie to z konieczności wprowadzi w Szwajcarji niejako podwójną walutę, gdyż „funty turystyczne" będą droższe od funtów, notowanych na giełdzie, a przeto i frank szwajcarski w obrocie turystycznym będzie zdeprecjonowany.

RUCH WYDAWNICZY

E. Passendorfer: Jak powstały Tatry. Z licznemi rysunkami i fotografjami (Biblj. „Dokoła Polski" T. 1). Książnica-Atlas S. A. Lwów-Warszawa. 1934.

Autor przedstawia geologiczną przeszłość Tatr, od chwili, gdy w czasie epoki węglowej wdarły się roztopione masy z głębszych rejonów skorupy ziemskiej i zakrzepły w granit, po czasy dzisiejsze.

W wiadomościach wstępnych podaje autor znaczenie najprostszych pojęć geologicznych, poczem prowadzi czytelnika poprzez koleje lądów i mórz w czasie różnych formacyj geologicznych. Przy omawianiu poszczególnych okresów przedstawia autor żyjącą wtedy faunę, ilustrując ją licznemi rysunkami skamielin tatrzańskich, oraz omawia powstanie różnych skał i wskazuje na analogję z dziś tworzącemi się w morzach osadami. Najobszerniej zajął się autor przedstawieniem epoki lodowej, ze względu na jej doniosłą rolę w ukształtowaniu krajobrazu tatrzańskiego. W rozdziale tym omówił autor powstanie karów lodowcowych, zajął się przeglądem dolin i t. p. Osobno omówił autor zjawiska krasowe. Kilka przekrojów geologicznych i mapka dają wyobrażenie, o budowie geologicznej Tatr.

Kilkanaście fotografij ilustr[illegible] niejsze typy krajobrazowe i [illegible] formy morfologiczne.

Żegluga

Nowe okręty „Gdyni-Ameryki"

W związku z potrzebą ulepszenia komunikacji transatlantyckiej linja „Gdynia-Ameryka" zamówiła dwa nowe okręty.

Obecnie jesteśmy w stanie podać garść szczegółów, dotyczących wspomnianych jednostek. Budowę powierzono firmie Cantieri Riuniti dell' Adratico.

Długość statków ma wynosić przeszło 156 metrów, według linji wodnej, szerokość 21,5 m., wysokość kadłuba — 13 m., zanurzenie 7,5 m. Wyporność będą miały 16.000 ton każdy, pojemność brutto około 14.000 ton, netto — około 8.500 ton. W porównaniu do „Polonji", dotychczas największego statku polskiego, będą one w przybliżeniu dwukrotnie większej pojemności.

Szybkość robocza przewidziana na 18 mil na godz., maksymalna — 20, co da możność przebycia przestrzeni między Gdynią a New Yorkiem przez Sund w przeciągu 8 i pół dnia. Jest to czas tylko o 2 dni dłuższy, niż potrzebują najszybsze statki transatlantyckie, które dochodzą do Cherbourga, mając przeto krótszą drogę.

Dwa motory spalinowe ropowe mocy 12 : 000 KM. będą wprowadzały w ruch statek, pracując na krajowem paliwie. 5 motorów będzie wprawiało w ruch agregaty centrali elektrycznej, 2 kotły na gazy wydechowe będą służyły do ogrzewania.

Urządzenia sterowe i nawigacyjne zapewnią absolutnie bezpieczeństwo podróży. Ster wprawia w ruch mechanizm elektro-hydro-pneumatyczny, zabezpieczający potrójnie od unieruchomienia instalacji. Kompasy zastosowane giro systemu Sherry, oraz po raz pierwszy na polskim statku — giro pilot, czyli sternik automatyczny. Najnowsze instalacje podwodne dźwiękowe i ultra dźwiękowe zapewnią ścisłe lądowanie, odszukanie przeszkód podwodnych, oraz odbiór sygnałów latarń morskich.

Statki posiadać będą dwie klasy: turystyczną i trzecią. Wnętrze będzie utrzymane w nowoczesnym polskim stylu i wykonane przy udziale wybitnych polskich artystów.

Specjalną uwagę poświęcono bibljotekom okrętowym, pragnąc zaopatrzyć je w najlepsze dzieła literatury polskiej w przekładach na języki obce.

Klasa turystyczna posiada 355 miejsc, 56 w kabinach pojedyńczych i 137 w podwójnych, 7 w potrójnych i 4 w poczwórnej. Poszczególne kabiny mogą być ze sobą połączone tworząc apartament. Część kabin jest z łazienkami, częściowo mają łazienki wspólne. Jest ich przeszło 40 w tej klasie, łóżka typu lądowego umieszczone są w kierunku podłużnym statku dla zmniejszenia efektu kołysania; wszędzie woda bieżąca gorąca i zimna.

Salony jadalne i bawialne wspólne i osobno męski i damski, oraz palarnie, tenis, basen kąpielowy, pokład sportowy mają uprzyjemnić podróż. W pionowym kierunku poszczególne pomieszczenia pomieszczenia statku są połączone windami, wewnętrzne połączenia telefoniczne zapewnią wygodne porozumiewanie się.

Klasa trzecia posiada również łazienki, basen kąpielowy, szereg salonów i udogodnień, z których mogą korzystać mniej zasobni pasażerowie włącznie do sal kinowych. Miejsc posiada ona na 405 pasażerów w kabinach jedno, dwu, trzy i cztery osobowych.

Statki posiadają kuchnie opalane ropą, piekarnię, cukiernię, kaplice różnych wyznań i t. p. Załoga pokładowa, maszynowa i hotelowa wynosi około 260 osób.

Przypuszczalne terminy uruchomienia nowych statków nastąpią w połowie i w końcu 1935 roku.

Komunikacja Gdynia-Gdańsk-Londyn

United Baltic Corporation Ltd prosi nas o zaznaczenie, że komunikacja z Londynem odbywa się w listopadzie i grudniu r. b. za pomocą SS. „Baltonia" według następującego rozkładu:

Odjazd z Londynu 8 i 22 listopada oraz 6 i 20 grudnia. Przyjazdy do Gdańska 12 i 26 listopada oraz 11 i 25 grudnia. Do Gdyni przybywa „Baltonia" tegoż samego dnia. Odjazdy z Gdyni do Londynu 15 i 29 listopada, przyjazdy do Londynu 5 i 19 listopada oraz 3, 17 i 31 grudnia.

Ceny biletów w jednym kierunku wynoszą zł. 182 w klasie kabinowej i 130 w kl. III. Bilet powrotny kosztuje zł. 137 w kl. kabinowej i 98 w III-ej. Towarzystwo udziela specjalnych zniżek członkom korpusu dyplomatycznego, ich rodzinom i służbie, studentom, oraz większym grupom wycieczkowym.

„Queen Mary" — największy okręt świata

W dniu 26 września spuszczono na wodę największy i najszybszy pasażerski okręt świata, „Queen Mary", wykonany przy wydatnej pomocy rządu angielskiego przez stocznię John Brown & Co w Glasgowie.

Jakkolwiek prasa angielska od pierwszej chwili zachowuje głębokie milczenie co do szczegółów technicznych tego olbrzyma, jednakowoż przez porównanie go z istniejącemi już największemi okrętami świata dojść można do interesujących szczegółów. Wiadomo np., że „Queen Mary" jest większa od nowozbudowanej dla Cie Generale Transatlantique „Normandji", ta ostatnia zaś posiada wyporność 79.280 to. Ponieważ zaś „Queen" kursować ma co tydzień, musi ona posiadać szybkość nie mniejszą niż 30 węzłów.

Ostatnie przed spuszczenie „Queen" rekordy oceaniczne należały do następujących okrętów: „Bremen" — 51.656 to. — 28,5 węzła, przebywał dystans New York — Cherbourg w 112,5 godziny, „Rex" — 50.000 to. — 28.92 węzły, przebywał odległość N. York — Gibraltar w 110 godzin, „Mauretania" — przepływała z N. Yorku do Plymuth odległość 3098 węzłów w 113 godzin.

Wynika z tego, że jednorazowa podróż „Queen Mary" nie powinna przekraczać 100 godzin.

[illegible] John Brown & Co zapowiada [illegible] ego okrętu, [illegible] kompanij [illegible] cią

Prenumerata roczna zł. 8,—; półroczna zł. 4,50; kwartalna zł. 2,50.

Ceny ogłoszeń: Na 1-ej stronie 70 gr. w tekście 60 gr. za tekstem 50 gr. komunikaty zł. 1,— opisowe zł. 1,50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo, w dziale „prace poszukiwane", nadanie wprost w Administracji 10 gr. Minimalne ogłoszenia drobne — 10 słów. Zastrzeżenie miejsca 25%. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela.

Ze terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jesto bowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca.